

Rok 1892.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXI. — Wydana i rozesłana dnia 26. października 1892.

(Zawiera Nr. 181—184.)

181.

**Dokument koncesyjny z dnia 4.
września 1892,**

na kolej miejscową od Kastolowic na Rychnów
do Solnic (Kwasnei).

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austryacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górnego- i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; ukoncowany Hrabia na Habsburgu i Tyrolu
itd. itd. itd.

Gdy gmina miasta Rychnowa nad Knieżną podała prośbę o udzielenie jej koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowości od Kastolowic na Rychnów do Solnic, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rzeczną koncesyjną Hrabstwu koncesją niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia

14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy gminie miasta Rychnowa nad Knieżną prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od pewnego punktu kolei północno-zachodniej austriackiej pod Kastolowicami na Rychnów i Solnice do Kwasnei.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się nimiejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

a) Uwolnienie od stępli i należności od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. tyczących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępli i należycie od emisji akcji i obligacji pierwszorzędnych wypuszczańskich w celu uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesji, jakoteż od kwitów tymczasowych i od opłat za za hipotekowanie prawa zastawu na ciałach hipotecznych księgi dla kolei żelaznych lub na innych nieruchomościach przeznaczonych do zabezpieczenia obligacji pierwszorzędnych, tudzież od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należycie, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesji i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stępłowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat dwadzieścia pięć, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncessjonarzka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei w §. 1ym wymienionej natychmiast, skończyć ją najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncessjonarzka kaucję w sumie 5000 zł. a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyjowanej nadaje się koncessjonarzce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncessjonarzce do wybudowania wszelkich kolei podażowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

§. 5.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej trzymać się powinna koncessjonarzka osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, do którego zasiłek bezprocentowy i nie zwrotny, gdygo kraj Czechy udzielił, nie może być wliczony, podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w czasie budowania kolej, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową

stosuje się do przewozu osób i rzeczy według po-stanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach rządowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajobrazowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ewicze-nia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeń-skich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizo-wanej.

Koncesyjuszka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewo-żenia większych transportów wojskowych, do prze-pisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznimi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żela-znych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyjuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej kon-cesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzien-niku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyjuszki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyjuszce tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudo-wanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoloneimi ułatwieniami.

Koncesyjuszka zobowiązuje się przy obsa-dzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajobrazowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

Koncesyjuszka obowiązana jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolej koncesjonowanej bez pretensi do wynagrodze-nia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub

jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

§. 9.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakła-daniu nowych kolej w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat dziewięć-dziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upły-wie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie kon-cesyj przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §fie 3kim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesjach na ko-leje żelazne.

§. 10.

Koncesyjuszka nie jest upoważniona do od-stąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolej koncesjonowanej, wyjątki, gdyby Rząd wy-raźnie na to zezwolił.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolej koncesjonowanej mianowicie w tym przypadku, gdyby została połączona bezpośrednio z jedną z kolej, na którychby Rząd ruch utrzymywał i prawo utrzy-mywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyjuszki.

W przypadku tym koncesyjuszka zwrócić ma Rządowi koszt z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczo-ści ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesyjuszką.

§. 11.

Koncesyjuszka obowiązana jest dozwolić Administracyi państwa na jej żądanie każdego czasu współużywania kolej niniejszej koncesjonowanej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Admini-stracya państwa będzie mogła z prawem ustanawia-nia taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie

doznawał przeszkode własny regularny obrót na kolei współływanie.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dz. u. p. z roku 1886, strona 63.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód średni, w myśl postanowień powyższych obliczony, będzie stanowił wynagrodzenie za odstąpienie kolei, które Rząd wypłacać ma koncesyjuszce przez pozostałe lata okresu koncesyjnego w ratach półrocznych z dniem 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1go obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, któraby wyrównywała rację rocznej potrzebnej do oprocentowania po $4\frac{1}{2}$ od stałego rzeczywistego kapitału zakładowego (§. 6) przez Rząd załatwionego i do umorzenia onegoż w ciągu całego okresu koncesyjnego, natęzas wynagrodzenie, które za odstąpienie kolei ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie płacenie za koncesyjuszkę odsetek i rat amortyzacyjnych od pożyczki, którą koncesyjuszka zaciągnąć ma w czeskim banku krajowym dla utwierdzenia funduszu zakładowego.

3. Rząd zastrzega sobie, że jeżeli kolej odkupiona będzie na podstawie dochodu średniego w myśl ustępu 1go, wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych zapłacić kapitał, wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po $4\frac{1}{2}$ od stałego rok, wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 1go mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje rządowe tego samego ro-

daju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

4. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszym koncesyjowaną ze wszystkimi do niej należącemi ruchomosciami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobue z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 13.

Gdy koncesja utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyjowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależyości, licząc tu także park wozowy, zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, l. 4.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzyma koncesyjuszka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależyości kolejowej.

§. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesyjuszki.

Komisarz przez Rząd ustanowiony do nadzorowania przedsiębiorstwa kolejowego będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach reprezentacyi, przedstawiającej dyrekcyę Spółki ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich

uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem, niniejszym ustanowiony, koncesyjuszka nie jest aż do dalszego zarządzenia obowiązana płacić skarbowi państwa wynagrodzenie.

Uwalnia się koncesyjuszkę od przepisanego w §fie 89tym Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

§. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie uczynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając koncesyjuszce prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia czwartego miesiąca września roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego drugiego, Naszego panowania czterdziestego czwartego.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

182.

Dokument koncesyjny z dnia 15. września 1892,

na kolej miejscową z Kapfenberg do Seebach-Au.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austryacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Śląski, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górnogórno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiężcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu

itd. itd. itd.

Gdy Wydział krajowy styryjski podał prośbę o udzielenie mu koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolej miejskiej od Kapfenbergu do Seebach-Au, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rzeczonemu Wydziałowi krajowemu koncesję niniejszą na zasadzie ustawy z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229) w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy Wydziałowi krajowemu styryjskiemu prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejska wąskotorowa od stacji Kapfenberg na linii wiedeńsko-triestyńskiej uprzyw. Spółki kolej południowej do Seebach-Au na początku doliny Seegraben.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- Uwolnienie od stępli i należycieści od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, na koniec od wszelkich czynności urzędowych i

urzędowych wygotowań do celów poniżej wyróżnionych, a mianowicie:

1. tyczących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei, aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

b) uwolnienie od stępeli i należytości od emisji akcji i obligacji pierwszorzędnych wypuszczonych w celu uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesji jakotęż od kwitów tymczasowych i od zahipotekowania prawa zastawu na ciałach hipotecznych księgi kolejów żelaznych przeznaczonych do zabezpieczenia obligacji pierwszorzędnych lub na innych nieruchomościach, tudzież od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należytości, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom i innym korporacyom autonomicznym;

c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesji i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;

d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakotęż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości móc ustawy był zaprowadzony, na lat trzydzięci, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesyjusz obowiązany jest rozpoczęć budowę kolej żelaznej w §. 1 wzmiankowanej natychmiast, skończyć ją najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncesyjusz na żądanie administracji państwa stosowną kaucję a to w papierach, w których wolno lokować pieniędze sieroce.

W razie niedopełnienia powyższego zobowiązania, kaucja uznana może być za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyjowanej nadaje się koncesyjuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjuszowi do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

Co się tyczy gościnka od Brucku n. Murem do Mariazell, który użyty być ma do wybudowania kolei koncesyjowanej, poddać się ma koncesyjusz warunkom, które Władza administracyjna krajowa, jako Zarząd drogowy przepisze w porozumieniu z inspekcją generalną kolejów żelaznych austriackich.

O ileby do wybudowania kolei koncesyjowanej użyte być miały drogi publiczne, koncesyjusz winien postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

§. 5.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyjusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakotęż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolejów z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, установленych w Porządku ruchu kolejów żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na to, że kolej ma być wąskotorowa i że chyżość największa będzie zmniejszona, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesyjuszowi prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej,

która wnijśc ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Wypuszczenie w obieg obligacji pierwszorzędnych, które tylko na walutę austriacką opiewać mogą, jest dopóły i o tyle wzbronione, dopóki i o ile ich oprocentowanie i umorzenie nie okaże się według wykazów, które ministerstwo handlu ma sprawdzić, trwale zapewnionem.

Natomiast nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędnych, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi, za sumę, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego rzeczywiście wyłożonych i należyście udowodnionych, tudzież odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakoteż formularze obligacji pierwszorzędnych, akcji zakładowych i pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfa wojskowa stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich

kolejach państwowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryusza obowiązującymi wtedy, gdy zostaną mu urzędowinie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako wąsko-torowej i drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

Koncesyonaryusz obowiązany jest w razie uruchomienia wojska i w razie wojny wstrzymać ruch na kolei koncesjonowanej bez pretensji do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, jak Władza wojskowa uzna za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

§. 9.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w § 3im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia

utrzymywania ruchu z winy koncesjonariusza nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl § 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

§. 10.

Koncesjonariusz nie jest upoważniony do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolej koncesjonowanej, wyjątki gdyby Rząd wyraźnie na to pozwolił.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolej koncesjonowanej po upływie lat 15 od dnia otwarcia ruchu, mianowicie w tym przypadku, gdyby została połączona bezpośrednio z jedną z kolei, na których Rząd ruch utrzymywał i prawo utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonariusza.

Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w odpowiednim kontraktie, który Rząd zawrze z koncesjonaryszem.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia koncesjonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu czasu przed chwilą odkupu, a z nich obliczony będzie średni dochód czysty jednoroczny.

Gdyby w chwili odkupu upłynęło już siedm lat ruchu, natenczas przy obliczaniu średniego czystego dochodu stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił naj-

mniej takiej kwoty rocznej, któraby wyrównywała rację rocznej potrzebnej do oprocentowania i umorzenia według planu obligacji styryjskiej pożyczki kolejowej emitowanych w celu uzyskania rzeczywistego kapitału zakładowego natenczas kwota roczna, na programowe oprocentowanie obligacji potrzebnej, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

Gdyby zaś do przedsiębiorstwa, którego przedmiotem jest niniejszy dokument koncesyjny, utworzyła się Spółka akcyjna, miejsce kwoty rocznej powyżej oznaczonej, zajęć ma ta kwota roczna, któraby wyrównywała rację rocznej potrzebnej do oprocentowania i umorzenia obligacji pierwszorzędnych, jeżeli za zezwoleniem Rządu były emitowane, z doliczeniem raty rocznej, potrzebnej do oprocentowania po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd dla kolej koncesjonowanej zatwierdzonego i do umorzenia tego ostatniego kapitału w ciągu całego okresu koncesyjnego.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacony będzie koncesjonariuszowi dochód w myśl ustępu 1go a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, suma roczna tamże wzmiankowana, a to w ratach półrocznych z dniem 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić kapitał wyrównywający sumę zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po pięć od sta na rok wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone a przynajmniej sumie imiennej obligacji krajowej styryjskiej pożyczki kolejowej, emitowanych w celu uzyskania rzeczywistego kapitału zakładowego.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej do przedsiębiorstwa, będącego przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, rzeczona spłata kapitału wyrównywać ma sumę obligacji pierwszorzędnych według zatwierdzonego planu umorzenia jeszcze nie umorzonych w chwili odkupienia, z doliczeniem zdyskontowanej przez potrącenie odsetek po pięć od sta na rok wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 3go oprócz sum na oprocentowanie i umorzenie obligacji pierwszorzędnych według planu umorzenia potrzebnych, mają być półrocznie płacone, a przynajmniej zaś sumie imiennej kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierzonego.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa

Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolej niniejszem koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 12.

Gdy koncesja utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 11, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 11), zatrzyma Spółka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił Spółkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo oglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesyjusza.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dy-

rekcyą Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawały, koncesje lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem niniejszem ustanowiony, koncesyjusz nie jest obowiązany płacić skarbowi państwa wynagrodzenia aż do dalszego zarządzenia.

Uwalnia się koncesyjusz od przepisane go w §. 89ym Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obojęzku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję przed upływem okresu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając koncesyjuszowi prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia piętnastej miesiąca września roku zbawienia tysiąc ośmuset dziewięćdziesiątego drugiego, Naszego panowania czterdziestego czwartego.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

183.**Rozporządzenie ministerstwa skarbu z dnia 16. października 1892,**

tyczące się utrzymywania rachunku z podatku konsumcyjnego w gorzelniach, połączonych miejscowo z rafinerią gorzałki za skład wolny uznanej.

Na zasadzie §. 101go ustawy z dnia 20. czerwca 1888 (Dz. u. p. Nr. 95) o opodatkowaniu gorzałki, rozporządza się w porozumieniu z królewsko węgierskiem ministerstwem skarbu, co następuje:

1. W gorzelni, która z rafinerią gorzałki za skład wolny uznaną, jest miejscowo połączona, nie trzeba przenosić w książkach gorzałki tamże wyrobionej a do lokali tego wolnego składu wprowadzonej, owszem ilość alkoholu w gorzelni wyrobioną, z końcem każdego miesięcznego okresu oznajmienia urzędownie stwierdzoną, wykazywać należy tylko w rachunku z podatku konsumcyjnego dla tej gorzelni utrzymywać się mającym a otrzymaną zkładiną, t. j. z innych gorzelni lub wolnych składów gorzałek podatkiem konsumcyjnym obciążoną, tylko w rachunku z podatku konsumcyjnego rafinerii gorzałki za skład wolny uznanej.

Gorzelnią uważać należy za połączoną miejscowo z rafinerią za skład wolny uznaną, wtedy, gdy oba przedsiębiorstwa mieszkają się w tym samym związku budynków i do obu wchodzi się z wspólnego dziedzińca.

2. Przy każdem wyprowadzeniu gorzałki przedsiębiorca lub jego zastępca winien w odnośnym oznajmieniu podać, czy zamierza wyprowadzić gorzałkę z gorzelni, czy z rafinerii za skład wolny uznanej a z nią miejscowo połączonej i dokonane wyprowadzenie uwidocznione być ma na podstawie tego oświadczenia w jednym lub drugim z dwóch rachunków z podatku konsumcyjnego.

Rozumie się samo przez sieć, że nie można oznajmić do wyprowadzenia z wolnego składu większej ilości alkoholu niż wprowadzono, z uwzględnieniem zaniku.

Do gorzałki oddawanej rafinowaniu utrzymywać należy osobne rejestry w gorzelni i w rafinerii gorzałki za skład wolny uznanej.

3. Badania zapasu w przedsiębiorstwach w mowie będących odbywać się mają zawsze wspólnie dla obu gałęzi przemysłu.

W tym celu należy zamknąć według przepisu obo rachunki z podatku konsumcyjnego i obliczyć zapasy, które według zapisków znajdować się powinny. Gdyby z porównania zapasu całkowitego na podstawie zapisków obliczonego, ze znalezionym ogólnym zapasem rzeczywistym, okazały się nadwyżki lub niedobory, trzeba takowe znowu rozdzielić między obo rachunki na podstawie zapasów rachunkowo stwierdzonych.

Steinbach r. w.

184.**Rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 20. października 1892,**

którem uzupełnia się Porządek tymczasowy żeglugi i nadzoru rzecznego na Dunaju z dnia 31. sierpnia 1874 (Dz. u. p. Nr. 122) przydaniem postanowień dla przystani w Nussdorfe powyżej miejsca odgałęzienia się wiedeńskiego kanału dunajowego od głównej rzeki Dunaju.

W porozumieniu z c. k. ministerstwami spraw wewnętrznych i rolnictwa, rozporządza się co następuje:

W porządku tymczasowym żeglugi i nadzoru rzecznego na Dunaju z dnia 31. sierpnia 1874 (Dz. u. p. Nr. 122) a mianowicie w Przepisach szczególnych dla Dolnej Austrii, pomiędzy oddziałem II „Przepisy o przepływaniu statków wiosłowych i parowych popod mostem na Dunaju w Stein“ a dotychczasowym oddziałem III „Przepisy dla wiedeńskiego kanału dunajowego“ umieszcza się nowy oddział „Przepisy dla przystani w Nussdorfe powyżej miejsca odgałęzienia się wiedeńskiego kanału dunajowego od głównej rzeki Dunaju“, który odtąd będzie oddziałem III i zawiera następujące postanowienie:

„W przystani tej nie wolno bez pozwolenia nadzorców rzeki umieścić statku wodnego obok innego statku w kierunku szerokości rzeki.“

Dotychczasowy oddział III staje się przez to oddziałem IV.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

Bacquehem r. w.